

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Haar, Amling, Bamberg, Bernrath, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Gilges, Hettling, Lennartz, Ibrügger, Kretkowski, Pauli, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln

Seit Juli 1984 untersucht eine von den Verkehrsministern Belgiens, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreichs und der Niederlande eingesetzte Arbeitsgruppe die technischen und finanziellen Voraussetzungen für den Bau einer Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln. Die Bedeutung dieses Vorhabens ist durch den Beschuß der Regierungen Frankreichs und Großbritanniens, eine Eisenbahnverbindung unter dem Ärmelkanal herzustellen, noch gestiegen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welchen Stand haben die Untersuchungen über den Bau der Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln?
2. Welche unterschiedlichen technischen Systeme werden untersucht?
3. Welche Trassenvarianten werden untersucht?
4. Wie hoch sind die Baukosten der einzelnen Varianten insgesamt, und wie hoch der auf die Bundesrepublik Deutschland entfallende Anteil?
5. Ist bei allen Trassenvarianten eine Anbindung von Aachen/Hauptbahnhof sichergestellt?
6. Wie groß werden nach dem Bau der Schnellbahnverbindung die Zeitersparnisse bei Fahrt von Köln nach Aachen bzw. Lüttich, Brüssel, Lille und Paris sein?
7. Wie hoch ist gegenwärtig das Verkehrsaufkommen der Streckenabschnitte Köln – Aachen, Aachen – Lüttich, Lüttich – Brüssel, Brüssel – Lille, Lille – Paris?
8. Wie wird sich das Verkehrsaufkommen dieser einzelnen Streckenabschnitte durch den Bau der Schnellbahnverbindung erhöhen?

9. Welches zusätzliche Verkehrsaufkommen ist nach Fertigstellung der Eisenbahnverbindung unter dem Ärmelkanal zu erwarten?
10. In welchem Umfang wird durch den Bau der Schienenschnellverbindungen Paris – Brüssel – Köln und London – Brüssel – Köln der Schienengüterverkehr zunehmen?
11. Inwieweit ist der erwartete Anstieg des Schienengüterverkehrs in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der einzelnen Varianten berücksichtigt worden?
12. Wie hoch ist das gegenwärtige Verkehrsaufkommen der Strecken Köln – Kaldenkirchen – Niederlande und Köln – Emmerich – Niederlande?
13. Wie würde sich dieses Verkehrsaufkommen bei Verwirklichung der nördlich an Aachen, Maastricht und Hasselt vorbeiführenden Trassenvariante der Schnellbahnverbindung Brüssel – Köln sowie einem Direktanschluß von Rotterdam verändern?
14. Wie hoch werden beim Bau dieser Trassenvariante die Zeitersparnisse bei einer Fahrt von Köln nach Utrecht, Amsterdam und Rotterdam sein?
15. Wie weit sind die Gespräche der Deutschen Bundesbahn und der französischen Eisenbahnen (SNCF) über ein gemeinsames Lastenheft für Hochgeschwindigkeitszüge gediehen?
16. Welchem technischen System (Rad/Schiene-Technik, Magnetbahn) und welcher Trassenvariante gibt die Bundesregierung den Vorzug?
17. Welche regionalwirtschaftlichen Auswirkungen hätte der Bau der Schnellbahnverbindungen Paris – Brüssel – Köln sowie London – Brüssel – Köln für die Räume Aachen und Köln sowie für das Ruhrgebiet?
18. Welche Bauzeit wird für die Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln veranschlagt?
19. Kann noch in diesem Jahr mit der Entscheidung der Bundesregierung über den Bau der Schnellbahnverbindung Paris – Brüssel – Köln gerechnet werden?
20. Wirkt sich das Projekt zeitlich oder finanziell oder bezüglich der Trassierung auf die geplante S-Bahn-Verbindung Köln – Horrem aus?

Bonn, den 16. Juli 1986

Daubertshäuser	Buckpesch	Kretkowski
Haar	Curdt	Pauli
Amling	Gilges	Dr. Vogel und Fraktion
Bamberg	Hettling	
Bernrath	Lennartz	
Berschkeit	Ibrügger	